

جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية
Naif Arab University For Security Sciences



القراصنة البحرية والامن العربي

الدكتور التهامي نقرة

الرياض

1410 هـ - 1990 م

القرصنة البحرية والأمن العربي

الدكتور التهامي نقره(*)

القرصنة عبر التاريخ:

إن من يبحث في المعاجم اللغوية القديمة لا يجد هذه الكلمة ولا مشتقاتها لأنها دخيلة على العربية، ومعناها كما جاء في المعاجم الحديثة: «الصوصية في البحر» ..

واللغة وليدة الحاجة الى التعبير والاستعمال، والعرب الأوائل لا يعرفون البحر كما يعرفون اليابسة بجبالها وسهولها وغاباتها وفيافيتها، لذلك نراهم في العهد الأول للفتوحات الاسلامية يتخذون عاصمة الحكم في كل بلاد فتحوها بعيدة عن البحر، ليأمنوا غارات الأساطيل الأجنبية ثم يشيدون رباطات وحصون حول البحر ليردوا منها الهجمات البحرية.

وربما كانت عبارة (قرصنة) معربة عن لفظة Corsaire بالفرنسية التي كانت تطلق في الأصل على «البَحَّار» الذي يجوب عرض البحر في سفينة مسلحة برخصة من الدولة التي ينتمي اليها.

ومدينة Corse التابعة اليوم لفرنسا، كانت تتبع جزر البليار، وتتمتع بنوع من الاستقلالية ازاء الحكم المركزي، وتديرها جماعات

(*) مستشار الأمين العام بجامعة الدول العربية - تونس.

تسيطر على المسالك البحرية للقرصنة.

ولما انهزم المسلمون بالأندلس في أواخر عهدنا الاسلامي الطويل، وعجزوا عن السيطرة على البحر أمام تصاعد الهجمات المسيحية، وانخرم حبل الأمن في البلاد أتاحت الفرصة لهذه الجماعات كي تنظم نفسها، وتقسم المناطق البحرية فيما بينها، وتلتزم باحترام ما اتفقت عليه.

وفي جزر البليار التي تسمى اليوم بسواحل (كوستابرافا، ولاكوستا بلانكا) أين توجد قلاع صغيرة لرصد القراصنة الذين يهاجمون هذه السواحل ويختطفون الأطفال ويبيعونهم في أسواق المدن الكبرى بشمال أفريقيا، ابتدع القصاصون حكايات شعبية للسهرات والأسمار في إسبانيا حول القرصنة، ابتداء من القرن السابع عشر ميلادي، ويرمزون اليها بتمثال بحار أعور مخيف، يتربص بالشواطئ الآمنة التي عادت الى المسيحية، وكان معظم هذا القصص الشعبي يهدف الى:

- ١ - زرع الكراهية ضد (المورو) وهو العربي المسلم الأسمر عندهم.
 - ٢ - الدعوة الى المسيحية التي قامت بانقاذ الأراضي المسيحية والحفاظ على أهلها وحرمتها حتى يرسخ ذلك في أذهانهم.
- في الوقت الذي كان فيه قرصنة مرتزقة من الاسبان وغيرهم يخيفون، ولكن لم يكشف التاريخ المسيحي عن هويتهم ليحمّل المسلمين ما لم يقترفوه.

فالقرصنة التي لا تعدو أن تكون ضرباً من الحراية في البحر هي وليدة ظروف تاريخية واجتماعية معينة، وقد ظهرت في العصور

الأخيرة بما يشبه حرب العصابات التي تتخذ من البحر ملاذاً في المساحات المائية الرابطة بين المدن المتوسطة، كما تتخذ من كهوف الجبال ملاذاً.

وفي عهد الخلافة العثمانية ظهرت «القرصنة» كحركة ثورية لمقاومة الصليبية واخضاد شوكتها فكان حكام اسطنبول يعنون بتجهيز سفن القراصنة ويحسنون اليهم، وما يحصلون عليه في غاراتهم على السفن الأجنبية يعتبرونه (مغانم) تمول بها موازين الأقطار التي تخضع لهم كتونس والجزائر.

وقد اطلعتُ في كشاف الخزينة العامة والدفاتر المرقمة بأرشفيف الوزارة الأولى بتونس على حصيلة الأموال المجتمعة من غنائم البحر، وكان لهؤلاء القراصنة دور هام في استرجاع بعض السواحل في البلاد الاسلامية، أو حمايتها من غارات الأساطيل الأوروبية، ومن هنا كانت ظاهرة القرصنة في القرون الثلاثة قبل هذا القرن تجري معظم أحداثها في المغرب، وكان من مجاهدي البحر المسلمين مناضلون أبطال أبلوا البلاء الحسن في مقاومة الدخلاء مثل «عروج الجزائري» .. فهل كان لها هدف ديني أو سياسي بالاضافة الى الارتزاق؟ وهل للقرصنة البحرية في بعض الصور ما يبررها دينياً وأخلاقياً.

لقد اشتبهت فيها السبل وتضاربت الآراء، واختلفت الأحكام ولهذا فلا بدّ من نظرة فاحصة اليها من زاوية الشرع.

القرصنة والشريعة:

لا يوجد نص في الكتاب يبين حكم القرصنة البحرية، لأنها

ليست بذات موضوع آنذاك، وما كان للفقهاء القدامى أن يتعرضوا الى قضية لا وجود لها في حياة المسلمين، ولكن تعرض لها بعض المتأخرين منهم باقتضاب ودون تسميتها بذلك، كالونشريسي المتوفى سنة ٩١٤هـ في كتابه. «المعيار العرب والجامع المغرب عن فتاوى علماء افريقيا والأندلس والمغرب»

فبين أن المسلمين اذا غزوا في البحر ووجدوا مركباً يحمل بضاعة، علموا أنه ليس للعدو، لم يجز لهم أن يحدثوا فيه حدثاً بل يجب عليهم حفظه بما فيه من الأموال، حتى يردوه بأسره الى أهله اذا عرفوهم، فإذا أصابوه وردوه على أصحابه توفر أجدرهم ووفوا بأداء الأمانة امثالاً لقوله تعالى: ﴿إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تَوَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا﴾^(١).

وسئل ابن عمران عمن اكرى مركباً فعرض له لصوص في عرض البحر، وأخذوا المتاع والمركب؟ فأجاب اذا أخذوا المركب بما فيه فيسقط الكراء، لأنه في السفن على البلاغ، وكذلك لو بلغوا البر ولم ينزلوا حتى أدركهم فهو كوسط البحر، واما اذا أخذوا المتاع وتركوا المركب فالكراء ثابت كما لو سرق المتاع غاصب ظلوم، لأن المتاع لم يتلف لأجل المركب، وقال في موضع آخر عن مركب للمسلمين هاجمه الأعداء وقتلوههم: (والرزية الواقعة في ذلك المركب من سفك دماء المسلمين عظيم، وكذلك أمر ضربهم وسلب نعيمهم في بعض السواحل).

وأصل فرض الجهاد لتكون كلمة الله هي العليا وليبقى دينه
وتحمى بيضة المسلمين ويقهر أعدائهم وآيات الحز على الجهاد
قائمة منها (١)

﴿انفروا خفافاً وثقالاً وجاهدوا بأموالكم وأنفسكم في سبيل
الله﴾ (٢) وفي القرآن الكريم ما ينص على عقوبة المحارب، وهو كل
من شهر السلاح وأخاف السبيل وقطع الطريق وسعى في الأرض
بالفساد، ومن الفساد في الأرض الدماء وهتك الحرمات ونهب
الأموال والبغي على الناس بغير حق سواء في البر أم في البحر.

والأرض كما هو معلوم تشمل اليابسة والبحر، كما أن حدود
الأوطان في العصر الحديث تكون براً وبحراً وجواً. وقد جعلت
الآية محاربة المسلمين كأنها محاربة لله ورسوله تعظيماً لأذيتهم بما
ارتكبه من شر، لأن الله سبحانه لا يحارب ولا يغالب.

وقد أجمع المسلمون على جواز مقاتلة قطاع الطريق ومن قتل
منهم كان دمه هدراً لما ثبت في الصحيحين عن النبي (ﷺ) أنه قال:
«من قُتل دون ماله فهو شهيد».

وسئل ابن تيمية عن أقوام يقطعون الطريق على المسافرين،
ويقتلون من يمانعهم عن ماله، ويعذبون من يمسكونه منهم، حتى
يدلّهم على مكان المال، فأجاب: هؤلاء يجب قتالهم. (٣)

١ - المعيار المغرب ٣٠٢/٨ - ٣٠٣ . طبعة بيروت ١٩٨١

٢ - سورة التوبة الآية ٤١

٣ - مجموع فتاوى ابن تيمية ٣٤ - ٢٤١ . طبعة المغرب

واتفق الأئمة على أن من خرج في الطريق العام وأشهر السلاح مخيفاً لعابر السبيل خارج البلد فإنه محارب قاطع للطريق تجري عليه أحكام المحاربين^(١) فأبي فرق بين من يخيف السبيل في البر أو في البحر أو في الجو؟ وقد عبر القرآن الكريم عن السبيل في البحر، فقال عز وجل ﴿فَاتَّخَذَ سَبِيلَهُ فِي الْبَحْرِ سَرَبًا﴾^(٢) أي اتخذ في البحر مسلكاً أفلا تكون آية الحراة ﴿إِنَّمَا جِزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خَلْفٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ..﴾^(٣) شاملة في مفهومها لحراة البحر أيضاً، فتكون عقوبة الحراة في البر بالنص، وتكون عقوبتها في البحر بالقياس.

والقاعدة في الشريعة: إن ما لا نص فيه لخصوصه يستنبط أولو الأمر حكمه من النصوص والقواعد العامة في دفع المفسد وحفظ المصالح.. كما قال ابن القيم في (اعلام الموقعين) فقوله (ﷺ) «كل المسلم على المسلم حرام دمه وماله وعرضه».. يعتبر قاعدة عامة.. وكذلك قوله (ﷺ) «لا ضرر ولا ضرار».. ومعناه أن على كل مسلم أن يرفع ضرره عن غيره، وعلى كل حاكم أن يرفع الضرر عن محكوميه، فلا يؤذيهم هو ولا يسمح لأحد أن يؤذيهم بل يجب أن يذود عنهم.

١ - الفقه على المذاهب الأربعة. عبدالرحمن الجزيري. م ٥ - ٤٠٩ طبعة بيروت.

٢ - سورة الكهف. الآية: ٦١.

٣ - سورة المائدة. الآية: ٣٣.

ومما لاشك فيه أن ترك الناس بدون قانون يرفع عنهم الأذى والضرر يخالف هذا الحديث . . فكل حكم صالح فيه منفعة ورفع ضرر يقره الشرع ويرتضيه، ولما كان المحاربون في البحر كالمحاربين في البر يقومون بما يخل بالأمن على الأنفس والأموال معتصمين في ذلك بقوتهم، فإن أحكام الشريعة تطبق عليهم بدون فرق، لأن قطع الطريق وازالة الأمن كما يكون بالصحراء في طريق القافلة، يكون أيضاً بالبحر في طريق المركب أو الباخرة.

والأصل فيهما التخويف والاعتداء، وقد يكون ذلك بقتال أو بدون قتال، إذ يرى المالكية أن المحارب هو قاطع الطريق لمنع سلوكه ولو لم يقصد أخذ مال المارة بل قصد مجرد منع الانتفاع بالمرور فيها. وقد ذكرني بهذا الرأي ما قرأته في بعض الصحف من اقدام العدو الاسرائيلي في الجنوب اللبناني بإعلانه المتحدي بأن الشواطئ اللبنانية الجنوبية منطقة محظورة على الملاحه، بحجة ملاحقة الفدائيين الفلسطينيين ومنعهم من استعمال الشاطئ اللبناني للقيام بعمليات عسكرية ضد القوات الاسرائيلية، أليس هذا ضرباً من القرصنة أو الحراية؟ وفعلاً فقد اهدت مجلة (التضامن) الى أن تجعل للخبر هذا العنوان (قرصنة اسرائيلية في مياه لبنان)^(١) وهل أشجع عدواناً من هذا اللون من الحراية، بعد احتلال أراضي دولة مستقلة بالقوة، خلافاً لكل المواثيق والأعراف الدولية، وحرقت الأرض الجنوبية للقضاء على القطاع الزراعي فيه وضرب اقتصاده وفرض حصار تمويني على أبنائه.

١ - التضامن. ٢٠/١١/١٩٨٥م. العدد ١٢٨. ص: ٢٦.

قال مالك: المحارب هو الذي يقطع السبيل ويظهر الفساد في الأرض وإن لم يقتل أحداً، إن هذا الاعلان الاسرائيلي الخطير ليفرض تحركاً عربياً واسلامياً ودولياً لمقاومته وردع اسرائيل عن مثله، باعتبار أنه انتهاك للمواثيق الدولية ولسيادة الدول والشعوب بالاضافة الى أنه قرصنة دولة تستخدم الارهاب، وتفسد في الأرض حسب المنطق الاسلامي المدعوم، فإذا كان الفقهاء المالكية يرون أن مجرد منع الانتفاع بالمرور حرابة فإن ما فعلته اسرائيل ليس الآ عين الحرابة.

فالقراصنة الذين يقصدون الى أخذ مال من سفينة على حال يتعذر معها الاغاثة والتخلص، تجري عليهم أحكام المحاربين، ويشمل ذلك عند المالكية جبايرة الظلمة من الحكام البغاة الذين يسلبون أموال الناس ولا تفيد فيهم الاستغاثة بالعلماء ولا بغيرهم.^(١) فإن حدثت جزئيات أخرى ولم يتيسر لعالم أن يرجعها الى أصل من أصول الشريعة فإنه يمكنه أن يرجعها الى قوله عليه الصلاة والسلام «لا ضرر ولا ضرار».

القرصنة البحرية وأخطارها:

فالقراصنة البحرية جريمة، ولكنها من الجرائم التي يصعب اكتشافها، وتسهل فيها الغنيمة، وتتعد في التبعات، وقد تصاعدت في الفترة الأخيرة، واكتست في بعض الأحيان طابعاً دولياً

١ - الفقه على المذاهب الأربعة ٥ - ٤١٠

جعل خطرهما يتضاعف ويتفاقم، تزهق فيها أرواح بريئة، وتضيع بسببها مئات الملايين من الدولارات، وتقع من أجلها دول كثيرة ضحية للخداع، بما تدفعه من أموال طائلة للقراصنة، ليركوا سبيل الباخرة، وفي ذلك من التشجيع على الاجرام البحري بالقراصنة ما لا يقبله عرف ولا قانون.

فالألاجئون الفيتناميون الذين انتقلوا في خليج تايلند على قوارب لا تكاد تكمل رحلتها في أسوأ الظروف حتى يجدوا أنفسهم ضحايا لجرائم القرصنة.

واهتمام القراصنة بالألاجئين الذين ينزحون الى دلتا نهر الميكونج بأعداد كبيرة، وتعرضهم في الفترة الأخيرة لتجار الخليج، لينهبوا ثرواتهم، وما أكدته الروايات من عمليات في القرصنة مذهلة، تكشف عما لها من جوانب خفية، وعما لها من أبعاد دولية خطيرة، ذلك أن الحماية التجارية في النهاية كانت أحد أسباب نشوب الحرب العالمية الثانية سنة ١٩٣٩.

وقد بلغت الخسائر التي تكبدتها التجارة الدولية في العقد الماضي نتيجة لعمليات القرصنة نحو مليار دولار، وربما تكون الخسائر في العقد الحالي أفدح وأخطر. . ويعتبر الشرق الأقصى مجالاً خصباً لعمليات القرصنة البحرية، ولا تكتفي المافيا هناك بإغراق السفن، بل تفرق البحارة معها، ثم تدعي غرقهم بتزوير بطاقاتهم الشخصية ومنحهم هويات جديدة لإخفاء كل الدلائل التي تفيد المحققين في القضية.

ومن بين عمليات القرصنة التي مازالت الأوساط التجارية العالمية تتناقلها، تلك العملية التي ذهب ضحيتها تاجر من نيويورك في سنة ١٩٨٠م حوّل مبلغ عشرين مليون دولار لحساب شركة تصدير في هونغ كونغ لقاء شحن بضاعة متفق عليها، ولكن البضاعة لم تصل، والمبلغ قبض في أحد مصارف هونغ كونغ واختلفت الشركة، وتبين أن وراءها تجاراً محترفين محتالين تمكنوا من جمع مائة وخمسين مليوناً في فترة قصيرة.

وفي سنة ١٩٨٠م جد حادث آخر، فقد استأجرت شركة ايطالية سفينة شحن تحمل علم ليبيريا من شركة يونانية يملكها أمريكي، وذلك لنقل بضاعة من الكويت الى جزر كيمان. ولكن السفينة دخلت فجأة أحد موانئ جنوب أفريقيا حيث أفرغت الشحنة، وأبحرت ليتم اغراقها بصورة مريبة تجاه ساحل غينيا، فكان من الصعب استعادة البضاعة للتعقيدات التي رافقت العملية، ولتداخل الجنسيات والدول المعنية بالعملية ثم لفقدان السفينة ذاتها.^(١) ولعل في عرض نماذج من حوادث القرصنة والاحتيال ما يوضح الأخطاء التي يقع فيها الموردون والمصدرون، فتذهب أموالهم ضحية أخطائهم، ويبين الأسباب الواقية من التعرض الى بعض أنواع الاحتيال على الأقل، كالاحتفاظ بملفات تامة المعلومات عن كل باخرة تصل الى الميناء فيها اسم الباخرة واسم مالكيها، ومدة صلاحيتها للملاحة وجهة تسجيلها وخط سيرها. وغير ذلك.

١ - التجارة ١٠/١/١٩٨٢م

وبلغت عمليات القرصنة البحرية بلبنان في كثرتها وفضاعتها ما لم تبلغه في مكان آخر، وقد اغتنم محترفوها ومن يعملون معهم في الخفاء فرصة الاضطرابات التي تعيش فيها، فأنشأوا على طول ساحله مرافئ غير شرعية للتفريغ والشحن، تديرها وتشرف عليها الميليشيات المسلحة، ويشاركهم فيها سياسيون أو تجار أو مهربون، وهذه الموانئ لا تخضع لرقابة نافذة المفعول من الدولة التي لم تستطع أن توقف تيارها بعد أن سرقت من الميناء، معظم الزوارق الدورية السريعة التي استوردتها لمراقبة الشواطئ ومكافحة التهريب والقرصنة.

وقد اشتهر القرصان الأمريكي (روبرت بول أوزبورن) في عالم القرصنة البحرية الذي تلاحقه عدة جهات قرصنة تعرضت له سفينة (أوسيا) اليونانية سنة ١٩٧٨م في طريقها من ميناء «روتردام» الى «تونس» حاملة عشرة آلاف طن من السكر لحساب شركة ألمانية غربية، واتجهت السفينة الى ميناء صيدا اللبناني، أين أفرغت شحنتها وبدلت معالمها وأصبح اسمها (كميليا).

وتجدر الإشارة هنا الى أن ظاهرة القرصنة تركزت في موانئ الشرق الأوسط وأفريقيا ولم تحدث حتى الآن عملية قرصنة تعرض لها ميناء أوروبي أو أمريكي، والمعروف أن الدول العربية والدول النامية هي الضحية الأولى لأعمال القرصنة البحرية التي تشكل خطراً جسيماً على التجارة والتبادل التجاري وعلى اقتصاد هذه الدول بوجه عام.

ظاهرة الاحتيال البحري وطرق مقاومته :

وظاهرة الاحتيال في النقل البحري تفاقمت في السنوات الأخيرة تفاقماً يبعث على القلق والازعاج، سيما وقد اتخذ هذا التحايل صوراً وأشكالاً عديدة في غياب نظام محكم كفيل بالقضاء عليه، وهو بدون شك جريمة خداع وتزوير وتدليس.

وهذا الضرب من القرصنة الجديدة التي تعتمد على التحايل في المستندات، أو اخفاء الحقائق، في سبيل الاستيلاء على البضائع المشحونة والاتجاه بالسفينة الى مكان آخر غير وجهتها، يختلف عن القرصنة قديماً والتي كانت تأخذ شكل السطو المسلح وسلب البضائع والاستيلاء عليها، وقتل أصحاب السفينة، ولكن أمن الناس في أموالهم لا يقل في الأهمية عن أمنهم على أنفسهم.

ومن صور التحايل التي وقعت :

- تغيير بيانات قوائم الشحن أو بيع الحمولة في عرض البحر، أو يدعي ضابط الباخرة أنها تعرضت لسطو مسلح، ونهبت منها البضاعة، أو يتغير لون الباخرة واسمها وعلمها في البحر، ويدعي صاحبها أنها غرقت، ويستولي على البضاعة ويطالب شركات التأمين بتعويض عن غرق السفينة.

وأحياناً تكون الباخرة قديمة فيتفق صاحبها مع الربان على اغراقها، كي يتسنى له مطالبة شركة التأمين بالتعويض فيستفيد هو ويخسر التجار بضائعهم.

وهناك أيضاً الوثائق والمستندات المزيفة لخداع المصارف «البوك».

ولعل من أكثر أشكال الاحتيال شيوعاً تأجير سفينة، وتسديد دفعة مقدمة ثم استلام الأموال على البضاعة والاختفاء بعد ذلك، وترك المالك الأصلي للسفينة ليفي بالعقد. ومعظم الاحتيالات تتركز على عمليات تقل فيها المخاطرة ويسهل الحصول على الغيمة

وتذكر بعض الاحصاءات أن الاحتيال في المعاملات البحرية تسبب في النصف الثاني من السبعينات في ضياع أكثر من ٦٥٠ مليون دولار، وهناك محتالون محترفون لهم باع طويل في كل أنواع التجارة المحرمة ولاسيما تجارة الهيروين.

ومن القراصنة الأشرار من لا يعرف الرحمة سبيلاً الى قلوبهم، وليس لأطماعهم حدود، ففي سنة ١٩٨٠م تحوّلت جزيرة (فريكن) الصغيرة التي تقع في خليج تايلاند الى قاعدة يؤتى اليها بسفن اللاجئين المغصوبة، ويسجر فيها من بقي على قيد الحياة من ركبها الى أن تقوم حملات مضادة من البر لانقاذهم

أما طرق المقاومة لتحاييل القراصنة ومنع تكرار حوادث التحايل تلك النصائح التي قدمها المعنيون بالنقل البحري من الوكالات والشركات والتجار، ومن أهمها.

- اختيار البواخر التي تعمل بانتظام، وشركات التأمين التي لها فروع في جميع الموانئ التي تصل اليها تلك البواخر وتجنب التعامل مع

- شركات الملاحة التي لم تكن معروفة أو لم تكن لها خطوط منتظمة .
- الامام بمحتوى وثيقة التأمين البحري قبل شحن البضائع .
 - العمل بما تضمنته وثيقة (دليل محاربة في المعاملات البحرية) التي أصدرها المكتب البحري الدولي بلندن، وهو هيئة متخصصة أنشأتها غرفة التجارة الدولية في باريس .
 - تجنب بواخر الشارتر، لأن كثيراً من عمليات الاحتيال تتم بواسطة البواخر العابرة التي تعمل على خطوط غير منتظمة، والمؤجرة لسفرة واحدة، فالشاحنون في هذه الحالة يتعاملون مع المؤجر مباشرة ولا يعرفون المالك الحقيقي فتكون حقوقهم عرضة للضياع .
 - ينبغي للشاحنين أن يتعاملوا مع الوكالات الملاحية التي تتعامل مع شركات تأمين كبيرة يمكن الاعتماد عليها، لأن كثيراً من عمليات القرصنة تنفذها بعض الشركات الملاحية غير المعترف بها .
- ومن أمثلة ذلك ما حدث لثلاث بواخر في ميناء سنغافورة عليها بضائع لخمسين تاجر عربي، قيمتها نحو ثمانية ملايين دولار . .
- وقد بيعت هذه البواخر لمالك آخر، وبعد البحث تبين أن هذه البواخر تعود ملكيتها الى شركة ملاحية ليست عضواً في أي اتحاد ملاحي عالمي، ولا تعمل على الخطوط الملاحية المنتظمة .
- ومن النصائح التي يسديها بعض المهتمين والعاملين بالنقل البحري للقضاء على القرصنة البحرية بالتحايل :
- التعامل مع شركات الشحن العربية بقدر الامكان أو شركات الشحن الدولية المعروفة بالثقة وبالسمعة الحسنة، والخبرة الطويلة .
 - الاعتماد على وكلاء الشحن، وذلك بأن يتم الكشف على البضاعة

بواسطة مراقبين ليست لديهم صلة بالبائع أو الشاحن .
- التأكيد من السفينة : حمولتها، تاريخ صنعها، وسجلها، وأصحابها
الأصليين ووجودها في ميناء الشحن، وتدوين ذلك على
البوليصة. (١)

وهكذا . . نستخلص من كل ما تقدم أن جرائم الاحتيال
البحري معظمها ناشئ عن عدم وضوح أو استكمال الشروط
التعاقدية في صفقات الشحن، وترك ثغرات قانونية وتعاقدية ينفذ منها
المحتالون، وأكثر ما يكون ذلك في الوثائق.

والاحتيال الوثائقي : عبارة عن وثائق تتعلق بشحنة وهمية أو
محمولة على سفينة غير موجودة، أو أن البضاعة شحنت ولكنها لا
تنطبق كمياً ونوعياً على المواصفات المحددة في الصفقة.

قانون التجارة البحرية وأبعاده الأمنية :

لقد تطورت التجارة البحرية تطوراً كبيراً بفضل تقدم وسائل
النقل البحري الحديثة فازداد نقل البضائع عبر البحار، وتضخمت
كمياتها وتعددت أنواعها وظهرت أنماط جديدة من النظم التجارية
البحرية، كالعقود النموذجية، وقوانين التجارة الخارجية . . وكان
العالم الاسلامي بمعزل عن حركة التشريع الوضعي مكتفياً بترائه
التشريعي القديم الذي لم يعد كافياً لمجابهة التطور، وحل المشاكل
الجديدة، حتى أصبحت بعض الدول الاسلامية تؤمن بأن الحل

١ - مجلة التجارة ١٩٨٢/١/١٩ م . ص : ٢٨ - ٣٠ .

يكمن في استعارة النظم التشريعية الوضعية من البلاد الغربية التي تقدمت في هذا المجال أشواطاً بعيدة المدى، فاستعارت الدولة العثمانية معظم قانونها التجاري البحري من فرنسا، حتى أتيح لأكثر البلاد التي انسلخت عن سلطة الدولة العثمانية مثل لبنان وسوريا والأردن أن تلغي قانون التجارة البحرية العثماني، وتشريع جملة من القوانين التي تنظم التجارة البحرية.

ومن هنا لم تكن حركة تشريع القوانين التجارية البحرية في البلاد العربية على وتيرة واحدة من حيث الحداثة والقدم، والشكل والمحتوى، وعلاج هذا التباين في السياسة التشريعية والتخلف التشريعي العالمي لما يفرض على الدول العربية أن تتعاون على توحيد سياستها التشريعية العامة وبالأخص في التشريع التجاري وتنسيق الأسس العامة، سيما وحركات التوحيد القانونية حققت نجاحاً باهراً من خلال ما أبرمته من معاهدات وبروتوكولات وحدت التشريع الدولي في كثير من المجالات.

وقد إنضمت بعض الدول العربية الى بعض المعاهدات.. مثل معاهدة ٢٥ آب أغسطس ١٩٢٤م حول مسئولية مالكي السفن البحرية التي انضمت اليها مصر، ومعاهدة روما في ٢٧ مارس ١٩٥٧م المنشئة للسوق المشتركة بين دول المجتمع الاقتصادي الأوروبي.

وبوسع المنظمات العربية الاقليمية أن تدعم حركة توحيد التشريع بوجه عام، والتشريع البحري بوجه خاص، وأن علينا ألا ننسى الواقع المرير الذي نعيشه، وما أملته الظروف المصيرية القاسية

على شعوبنا الناطقة بالضاد، حتى لكأنها لا تمت لبعضها بوشيجة أو رحم أو نسب.

والمجالات التي ينبغي توحيد التشريع فيها بشأن التجارة البحرية كثيرة، وأهمها:

الخسائر البحرية المشتركة، خسائر السفينة، خسائر البضائع الموسقة، أحكام عقد النقل، أحكام عقد اجارة السفن، التأمين على البضاعة، أحداث البحر وخصائص الروابط الناجمة عنها، مسئولية صاحب السفينة والربان والملاحين، وثيقة الشحن.

والجدير بالملاحظة أن النقل البحري يتميز عن النقل البري والجوي وهو يختلف عن اجارة السفينة.

فالنقل البحري عقد يتعهد الناقل بموجبه أن ينقل البضاعة من ميناء الى ميناء آخر. أما استئجار السفينة فمحله وهدفه تملك منفعة السفينة لاستغلالها في النقل، وليس الربان هو الناقل في كل الأحوال، فقد يتعهد شخص بالنقل وهو لا يملك سفينة وليس مستأجراً لسفينة، وإنما قصده أن يعهد بالنقل لناقلين آخرين.. وهكذا يجب التمييز بين الناقل وبين مستأجر السفينة، وبين عقد النقل وبين استئجار السفينة.^(١)

فالنقل البحري قد ازدادت أهميته بنمو التجارة الخارجية العالمية خلال عقد السبعينات، إذ يتم نقل ما يزيد على ٧٥٪ منها عن

١ - صلاح الدين الناهي الوجيز في مبادئ القانون البحري. ٢٠٧ طبعة عمان ١٩٨٢م

طريق البحر، وتساهم التجارة الخارجية العربية بشكل عام بحوالي ثلث التجارة العالمية.

أهمية التجارة البحرية العربية:

وقد توصل أحد الباحثين من خلال الدراسات الميدانية التي أجراها والمقابلات الشخصية التي أداها مع عدد كبير من ذوي المصالح التجارية بين الأقطار العربية الى أن ضعف التجارة البحرية بينها يرجع الى أن كثيراً من المنتجات العربية الموجهة للسوق العربية تتحمل أعباءً ثقيلة من أجور الشحن أكبر من تلك التي تتحملها السلعة الأجنبية، ومرد ذلك الى عوامل كثيرة، من أهمها: ضآلة حجم الشحنات العربية، وعدم وجود خطوط ملاحية منتظمة ومباشرة بين الأقطار العربية.

فمعظم البضائع المنتجة في المغرب العربي مثلاً تنقل أولاً الى الموانئ الأوروبية لاعادة شحنها الى السوق العربية، وبذلك تتحمل تكاليف اضافية تقلل من منافستها للبضاعة الأجنبية في السوق العربية.

ومن ناحية ثانية فقد أصبحت الموانئ العربية تستقبل المزيد من السفن التي هي أبعد ما تكون عن سياسة الترشيد التي تقتضي تقليل تكاليف النقل التي يتحملها المستهلك العربي، ونحن نرى أن حصة الموانئ العربية التي تستقبل السفن القادمة لا تتعدى الخمس من حصة نظيراتها من الموانئ الأوروبية التي تتردد عليها السفن نفسها، وهذا يدل على عدم اتباع أسلوب الاستثمار السليم، وهو

يشكل عائقاً في وجه النمو للصناعة البحرية العربية سواء على النطاق القطري أو القومي .

ولا يخفى أن التنظيمات والاتفاقيات البحرية الدولية كانت قد أبرمت في ظروف لم يكن للدول النامية فيها تأثير وبالتالي فقد انعكست فيها المصالح الضيقة للدول الصناعية، ومن هنا كان لزاماً على الأقطار العربية أن تختار السياسة البحرية التي تلائم مصالحها الوطنية، فتقوم مجتمعة بتوحيد سياستها البحرية، وفق استراتيجية واضحة الأهداف .

وقد ازدادت هذه الأهمية الحيوية بعد ما أصبحت المنطقة العربية الخليجية مصدر الطاقة الرئيس لأغلب الدول الصناعية، بل إن مسألة السيادة على البحار وتأمين خطوط المواصلات فيها أصبح من الصراعات الاقليمية والدولية التي شهدتها وتشهدها المنطقة الاقليمية .

ومضيق «هرمز» بوابة الخليج العربي أحد هذه المضائق المهمة التي يدور حولها الصراع الاقليمي والدولي، وإن تهديد ايران بغلقه كان بمثابة انذار يهدد الاقطار العربية السبعة التي ليس لها منفذ سواه، فالعمل على ضمان الأمن والاستقرار في منطقة الخليج العربي من الأمور الضرورية لصيانة حاضر ومستقبل هذه المنطقة التي يرتبط أمنها مباشرة بالأمن القومي العربي . ثم إن الوطن العربي عامة يتميز بموقع بحري استراتيجي، نظراً لامتداده بين المحيطين الأطلسي والهندي، مما يجعله يشرف على خطوط المواصلات في عدد من البحار المهمة في العالم، فهو يتحكم في مضيق «جبل طارق»، البوابة التي

تربط البحر المتوسط بالمحيط الأطلسي، كما يتحكم في مضيق «باب المندب» الذي يربط المحيط الهندي بالبحر الأحمر، وتقع ضمن أراضيه «قناة السويس» التي تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط، بالإضافة الى احاطته بالخليج العربي الذي يمثل فيه مضيق هرمز ممراً من أهم ممرات الملاحة في هذا العصر.^(١)

إن أخذ هذه العوامل بعين الاعتبار يحتم على المعنيين بقطاع النقل البحري في الوطن العربي أن يسعوا الى وضع استراتيجية بحرية عربية تضمن اسهام الأقطار العربية على حركة تجارتها الخارجية بموجب ما توفره الاتفاقات الدولية الخاصة بالنقل البحري، وبما لا يتعارض مع السيادة القومية، كما أن ربط الموانئ العربية بخطوط ملاحية منتظمة يسهم في تنشيط التبادل التجاري بين الأقطار العربية مما يجد من عمليات القرصنة ويحمي الأمن العربي مما يهدده من قرصنة البحار.

الأمن العربي ومقاومة القرصنة:

فمفهوم الأمن العربي يشمل الأمن الوطني والأمن الاقليمي . . فالأمن الوطني يعني أمن كل دولة على حدة بما توفره من أجهزة ومؤسسات تسهر على الأمن العام وتحفظ النظام، وبما تنتهجه من سياسة داخلية مرضية تتسم بالعدل وبالمساواة في الحقوق والواجبات،

١ - المواصلات في الوطن العربي. مركز دراسات الوحدة العربية. ٢٤٧. طبعة بيروت ١٩٨٢م.

ومن سياسة خارجة معتدلة تتسم بالأخلاق، وعدم التدخل في شئون غيرها، والعمل بمبادئ السلم في العالم، والعمل بميثاق منظمة الأمم المتحدة، وفوق ذلك كله بالتعاليم الاسلامية في العلاقات الدولية والانسانية عامة. . والأمن الاقليمي يعني أمن الوطن العربي كله وذلك بحمايته من أي عدوان أجنبي بمقتضى معاهدة الدفاع المشترك بين دول الجامعة العربية، والذي يعتبر كل اعتداء يقع على دولة عربية اعتداء على الأمة العربية كلها، وأمن الوطن العربي ليس في الميدان العسكري فقط بل هو أعم وأشمل فيدخل فيه الأمن السياسي والأمن الثقافي والأمن الغذائي والأمن التجاري. الى غير ذلك.

وعلى الأمن والاستقرار يتوقف التقدم والازدهار. .
إن أمن الوطن في سلامته من أي خطر أو عدوان يهدده في البر أو في البحر أو في الجو، هو عامل أساسي في نجاح مسيرة التنمية الشاملة، وتقدم المجتمع وبناء الحضارة. . وعلاقة الأمن بالقرصنة كعلاقة الارهاب به، كلاهما عدو للأمن والاطمئنان، تجب مقاومته جماعياً على مستوى الوطن العربي، لتكون الخطة محكمة البناء، مأمولة النجاح، فإن التعاون على مقاومة الاثم والعدوان هو تعاون على البر والتقوى كما أمرنا الله عز وجل بذلك في كتابه العزيز. . وفي هذا التعاون ضمان لازدهار اقتصادنا.

ولما كانت هياكل البنية الأساسية في قطاع النقل البحري تشكل العمود الفقري لأي تخطيط تجاري أو تعاوني بين الدول العربية، وما أثبتته الأحداث بأنه لا وجود لاكتفاء ذاتي قطري عربي

بالنسبة للنقل البحري، سواء في وقت السلم أو في الحرب، فإنه عند الايمان بهذا الواقع يجب البدء بالتخطيط لهذا المستوى، بالإضافة الى ضرورة تشجيع قيام شركات عربية قطرية، لتكون نواة التأسيس شركة عربية مشتركة للنقل الدولي المتعددة الوسائط، استكمالاً لاتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠م، وحتى لا تبقى أموال الناس في البحار نهباً للمحتالين والمحاربين من القراصنة الذين يهددون الأمن العربي في الجانب الاقتصادي، ويهددون الملاحة البحرية عموماً، فكان لابد من تكثيف الاتصالات بالمنظمات المعنية، والغرف التجارية واللجان الاقتصادية للتوصل الى نتائج ايجابية تلزم الدول بمكافحة أعمال القرصنة والاحتيال، واصدار التشريعات اللازمة لوضع حد لهذا الشر المستطير على المستوى الدولي.

وقد استطلع مكتب تونس لمجلة (التجارة) موقف الجامعة العربية على لسان أمينها العام المساعد في الشؤون الاقتصادية الدكتور عبدالمحسن زلزلة فقال: (نحن نشعر أن موضوع حماية التجارة وحماية الناقلات والسفن مسئولية دولية مشتركة، تتحملها كافة أقطار الأسرة الدولية.. ولقد وصلت أعمال القرصنة ذروتها وتطورت لدرجة أصبح يتم فيها تزوير وثائق الشحن، ويجب العمل على ايجاد نظام متطور لتبادل المعلومات والكشف والاستعلام في هذا المجال.. وهذا الأمر يستوجب ايجاد العون الفني والسند القانوني، من الجهات والأقطار الدولية كافة).

واقترح الدكتور زلزلة في هذا الصدد «دراسة توقيع اتفاقية

دولية تحدد التزامات الأطراف المشاركة في عمليات النقل البحري سواء كانت الأطراف المالكة للسفن أم الدول التي تحمل السفن الناقلة أعلامها، أم الدول الأخرى التي تمر السفن من موانئها»^(١) ومنذ سنين جرت اتصالات مع غرفة التجارة الدولية ومنظمة الملاحه الدولية لعقد اجتماع على مستوى دولي يضم كافة الأطراف المعنية بأعمال النقل البحري لتدارس الوسائل الناجعة للقضاء نهائياً على أعمال القرصنة البحرية، أو الحد منها كمرحلة أولى، فما هي نتائج تلك الاتصالات؟

إن الأساطيل الملاحية العربية تتمتع بسمعة وبمقدرة ممتازة في مجال نقل البضائع وهو أمر ينبغي أن يدعمه التجار العرب بالاعتماد عليها في نقل بضائعهم متى كان ذلك متاحاً لهم. ولضمان أمن النقل البحري الذي هو جزء من الأمن العربي العام قد يكون من المفيد أن تتعاون المؤسسات العربية مع المنظمات المعنية، كالغرف التجارية العربية، والاتحاد العربي للناقلين البحريين، لتنفيذ المشاريع القطرية والقومية في هذا القطاع الذي يشكل ركيزة أساسية في تنمية المشاريع الاقتصادية القومية ويحقق سلامة الملاحه بتوفير ما يضمن حماية الأساطيل العربية التجارية، ويبني القوة الذاتية العربية للوقوف في وجه الاعتداءات والأطماع والتصرفات التي تمارس ضد أمن الأمة العربية وسيادتها.

١ - التجارة ١٩/١/١٩٨٢م.

